



PORSCHE WORLD

R O A D S H O W 2 0 0 7

วางมาตรฐานชีวิตไปซ์พอร์ช

สัมผัสความหรูหราและความแรงของปอร์เช่ครบทุกรุ่นหลัก ไม่ใช่แค่ขับอย่างเดียว
แต่กระแทกคันเร่งและเบรกได้อย่างเต็มที่ กระชากพวงมาลัยลึกลับและไปตามเส้นทาง
ที่กำหนดไว้ในสนาม BANGKOK DRAG AVENUE ถนนรังสิต-นครนายก คลอง 5



- นับเป็นครั้งแรกที่บริษัท เอเอเอส ออโต้ เซอร์วิส จำกัด ผู้นำเข้า และจำหน่ายรถยนต์พอร์ชอย่างเป็นทางการ จะเปิดโอกาสให้สื่อมวลชนได้ทดลองขับรถสปอร์ตและเอสยูวีระดับหรู แรง และแพง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของงาน PORSCHE WORLD ROADSHOW 2007 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 26 กุมภาพันธ์ ถึง 4 มีนาคมที่ผ่านมา

งานมีขึ้นที่สนาม BANGKOK DRAG AVENUE บริเวณลานจอดรถด้านหน้า ซึ่งถูกดัดแปลงเป็นสนามทดสอบสมรรถนะทั้งในด้านอัตราเร่งและการทรงตัวของพอร์ชหลายรุ่น

อุปกรณ์ด้วยการขับแบบสลาลอม จากนั้นต้องไปจอดให้หยุดสนิทที่ SAFETY ZONE แล้วจึงขับไปตั้งหลักเพื่อออกคันเร่งให้เต็มเท้า แล้วหมุนพวงมาลัยหลบกรวยยางที่วางดักไว้ ปิดท้ายด้วยการกระชากที่เบรกสุดแรงเพื่อหยุดรถ

รถที่ใช้ในการทดลองขับประกอบด้วย พอร์ช คาเยนน์, คาเยนน์ เทอริโบ, บ็อกสเตอร์, เคย์แมน และ 911 ทาการ์ 4 เอส โดยไทยเป็นประเทศแรกในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ที่มีคาเยนน์รุ่นใหม่ให้ทดลองขับ

งานนี้สังเกตว่าพอร์ชเน้นไปที่ความรู้สึกในการบังคับควบคุมมากกว่าความหรูหราสวยงามของห้องโดยสารซึ่งแทบไม่มีเวลาให้สังเกต เพราะเปลี่ยนรถแล้วเข้าคิวได้ไม่นานก็ต้องออกไปขับแล้ว



CAYENNE

รุ่นพื้นฐานแต่แรงพอตัว



• เริ่มต้นด้วยเอสยูวีระดับหรู คาเยนน์ เป็นรุ่นใหม่ที่ เอเอ-เอส ออโต้ เซอร์วิส เพิ่งจัดงานเปิดตัวเป็นทางการที่โชว์รูมวิภาวดี-รังสิตไปไม่นาน คันที่ขับเป็นรุ่นพื้นฐาน เครื่องยนต์วี6 เบนซิน ไดเร็กอินเจกชัน 290 แรงม้า เกียร์ทวิพรอนิกส์ เอส 6 จังหวะ

เห็นตัวรถค่อนข้างสูงและไม่มั่นใจในฝีมือ ช่วงแรกที่เข้าสลาลอมจึงไม่กล้ากดคันเร่งหนักๆ จากนั้นจึงลองเพิ่มน้ำหนักเท้าขวาดูพบว่ารถเกาะล้อไปตามทิศทางได้ดี ลองกดคันเร่งหนักๆ ได้แค่ 2-3 กระจกก็สุดทางซะแล้ว

จากนั้นขับวนซ้ายไปตั้งหลักเพื่อเร่งในทางตรง กระแทกคันเร่งรถก็พุ่งทะยานออกไปอย่างรวดเร็ว แต่ไม่ออกเหนือการควบคุม หักหลบซ้ายต่อเนื่องด้วยขวาแล้วกระพือเบรก รถคันใหญ่ก็หยุดได้นิ่งสนิทไม่มีเซ ย่ถามว่าใช้ความเร็วเท่าไร เพราะตอนนั้นไม่ได้ดูแผงหน้าปัด เนื่องจากต้องจ้องทิศทางที่จะไป



PORSCHE CAYENNE

• แบบตัวถัง	เอสยูวี 5 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	36 DOHC 24 วาล์ว ไทเร็กอินเจกชัน
• ความจุกระบอกสูบ	3,598 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	89 x 96.4 มม.
• อัตราส่วนการอัด	12.3:1
• กำลังสูงสุด	290 แรงม้า (BHP) ที่ 6,200 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	39.23 กก.-ม. ที่ 3,000 รอบ/นาที
• รอบตัก	6,700 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	ทวิพรอนิกส์ เอส 6 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	4 ล้อ
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ ปีกนก 2 ชั้น
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ มัลติลิงก์
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ
• ขนาดล้อ-ยางหน้า/หลัง	8x18" 255/55R18 หรือ 9x19" 275/45R19
• อัตราเร่ง	0-100 กม./ชม. 8.5 วินาที
• ความเร็วสูงสุด	227 กม./ชม.
• มิติตัวถัง ย x ก x ส	4,798 x 1,928 x 1,699 มม.
• ฐานล้อ	2,855 มม.
• ค่าสัมประสิทธิ์แรงเสียดทาน	0.35
• น้ำหนัก	2,160 กก.
• ความจุถังน้ำมัน	100 ลิตร
• อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย	7.7 กม./ลิตร
• ราคา	9,900,000 บาท



SPECIFICATIONS

CAYENNE TURBO

เปลี่ยนมาขับคายenne เทอร์โบ

• คายenne เทอร์โบ มีระบบ PDCC หรือ PORSCHE DYNAMIC CHASSIS CONTROL ช่วยควบคุมการทรงตัว โดยทำงานร่วมกับ PASM หรือ PORSCHE ACTIVE SUSPENSION ปรับความหนึบของช่วงล่างซึ่งเป็นแบบถุงลมได้ 3 ระดับ คันที่ทดลองขับปรับไว้ที่โหมด SPORT ถามครูฝึกได้ความว่า ในโหมดนี้จะทำให้เห็นประสิทธิภาพของระบบ PDCC ได้ชัดเจนขึ้น

เริ่มต้นด้วยสลาลอม ทั้งที่ขับด้วยความเร็วสูงกว่ารุ่นธรรมดา เพราะเริ่มชินกับอาการของตัวรถ แต่การโคลงกลับมีให้สัมผัสน้อยกว่า ในช่วงทางตรงแล้วหักหลบก็เช่นเดียวกัน ตัวถังโคลงน้อยกว่า ช่วยให้การบังคับทิศทางทำได้ง่ายและเบามแรงกว่า

ในช่วงออกตัวบนทางตรงก่อนหักหลบซ้าย-ขวา ผู้เขียนกระชับคันเร่งเต็มเท้าทำให้สัมผัสอาการดึงอย่างหนักหน่วงและดูทานออกมา ครูฝึกได้ที่จึงบอกว่ารุ่นนี้มี 500 แรงม้า แม้จะหนักถึง 2.3 ตันกว่าๆ แต่อัตราเร่งก็ยังพุ่งแรง

CAYENNE TURBO

• แบบตัวถัง	เอสยูวี 5 ประตู
• แบบเครื่องยนต์	38 DOHC 32 วาล์ว ไทเร็กอินเจกชัน
	เทอร์โบ VarioCam Plus
• ความจุกระบอกสูบ	4,806 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	96 x 83 มม.
• อัตราส่วนการอัด	10.5:1
• กำลังสูงสุด	500 แรงม้า (BHP) ที่ 6,000 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	71.33 กก.-ม. ที่ 4,500 รอบ/นาที
• รอบตัก	6,700 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	เกียร์อัตโนมัติ 6 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	4 ล้อ
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระ ปีแกน 2 ชั้น
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระ มัลติลิงก์
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ
• ขนาดล้อ-ยางหน้า/หลัง	9x19 นิ้ว 275/45R19 หรือ 9x20 นิ้ว 275/40R20
• อัตราเร่ง 0-100 กม./ชม.	5.1 วินาที
• ความเร็วสูงสุด	275 กม./ชม.
• มิติตัวถัง ย x ก x ส	4,795 x 1,928 x 1,694 มม.
• ฐานล้อ	2,855 มม.
• ค่าสัมประสิทธิ์แรงเสียดทาน	0.35
• น้ำหนัก	2,355 กก.
• ความจุถังน้ำมัน	100 ลิตร
• อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย	6.7 กม./ลิตร
• ราคา	16,700,000 บาท



CAYMAN S

ตัวเสียระหว่างบ็อกสเตอร์กับ 911

• เคยแมนหรือเจ้าจรเข้พันธุ์ดุ ใช้พื้นฐานเดียวกับบ็อกสเตอร์ ตำแหน่งทางการตลาดอยู่ระหว่างบ็อกสเตอร์กับ 911 ครูฝึกที่นั่งคู่ไปด้วยบอกล่วงหน้าเลยว่า ความรู้สึกในการขับจะคล้ายๆ บ็อกสเตอร์ เพียงแต่การตอบสนองจะฉับไวกว่า

ขับจริงก็เป็นไปตามนั้น ด้วยเครื่องยนต์ที่มีกำลังมากกว่าบ็อกสเตอร์ถึง 50 แรงม้าความรู้สึกจึงเหมือนว่าเคยแมนเบากว่า อัตราเร่งดีกว่าชนิดที่คนขับความรู้สึกช้าอย่างผู้เขียนก็ยังสัมผัสได้ชัดเจน

ในช่วงออกตัวจากจุดหยุดนิ่งเพื่อหลบซ้าย-ขวารู้สึกได้เลยว่าเคยแมนพุ่งออกไปเร็วกว่าบ็อกสเตอร์ แต่การหักหลบก็ยังทำได้แม่นยำและเบาแรงเช่นเดียวกัน ส่วนการเบรคหนักๆ ก็ไม่หวาดเสียวเพราะรถดีเยี่ยมจึงไม่มีอาการหน้าทิ่มท้ายยก



CAYMAN S TIPTRONIC S

• แบบตัวถัง	คูเป้ 2 ที่นั่ง
• แบบเครื่องยนต์	6 สูบ DOHC 24 วาล์ว VarioCam Plus
• ความจุกระบอกสูบ	3,386 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	96 x 78 มม.
• อัตราส่วนการอัด	11.1:1
• กำลังสูงสุด	295 แรงม้า (BHP) ที่ 6,250 รอบ/นาที
• เรอบิดสูงสุด	34.64 กก.-ม. ที่ 4,400-6,000 รอบ/นาที
• รอบตึก	7,300 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	เกียร์อัตโนมัติ 5 สปีด
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระสปริงสตรัท
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระสปริงสตรัท
• ระบบเบรคหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ
• ขนาดจานเบรคหน้า/หลัง	318 x 28 / 299 x 24 มม.
• ขนาดล้อ-ยางหน้า/หลัง	8x18" 235/40ZR18 / 9x18" 265/40ZR18
• อัตราเร่ง 0-100 กม./ชม.	5.4 วินาที
• ความเร็วสูงสุด	275 กม./ชม.
• มิติตัวถัง ย x ก x ส	4,341 x 1,801 x 1,305 มม.
• ฐานล้อ	2,415 มม.
• ค่าสัมประสิทธิ์แรงเสียดทาน	0.29
• น้ำหนัก	1,340 กก.
• ความจุถังน้ำมัน	64 ลิตร
• อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย	9 กม./ลิตร
• ราคา	10,990,000 บาท

SPECIFICATIONS



BOXSTER

โรดสเตอร์สำหรับ NEW ENTRY

• ใน PORSCHE PRICE LIST MY 2007 ชื่อของบ็อกสเตอร์ อยู่บนสุด และเป็นพอร์ชี่ที่ราคาถูกที่สุด 7.6 ล้านบาท ตั้งราคาไว้เรียกเศรษฐกิจให้เข้ามาเป็นครอบครัวพอร์ชี่ จากนั้นค่อยต่อยอดเป็นรุ่นอื่นต่อไป

คันนี้เป็นรุ่นธรรมดาไม่ใช่รุ่นเอส กำลังสูงสุด 245 แรงม้า จากเครื่องยนต์บ็อกเซอร์ 6 สูบวางกลางลำ ออกตัวแบบไม่ต้องกลัวเครื่องยนต์ดับให้เสียหน้าด้วยเกียร์ทิปทรอนิกส์ เอส การเปลี่ยนจากเอสยูวีคันสูงมาเป็นโรดสเตอร์ ทำให้ความรู้สึกในการขับเปลี่ยนไปมากจริงๆ แล้วเปลี่ยนตั้งแต่วิธีเข้า-ออก คาเยนน์ต้องปีนขึ้นลง ส่วนบ็อกสเตอร์ต้องมุด

เข้าไปนั่งแล้วไม่มีผิดหวังในความกระชับของเบาะนั่ง ที่มีให้มากกว่าคาเยนน์ ระหว่างต่อคิวมีเวลาได้สังเกตการตกแต่งซึ่งมีความหรูหราและเนียบไม่แพ้คาเยนน์ แต่การวางตำแหน่งพวงมาลัยและแป้นเหยียบต่างๆ ย่อมแตกต่างกันไปตามประเภทรถ

ขับไปที่เส้นสตาร์ทตีลิมมิเตอร์ได้ถึงความแข็งของช่วงล่าง ซึ่งไม่ได้แข็งแบบรถแต่งดีดสปริง แต่แข็งแบบหนึบๆ และแข็งกว่ารถทั่วไปที่เปลี่ยนสปริงไหลดใช้แก๊พอัดและยางแก้มเตี้ย

แม้เป็นโรดสเตอร์รุ่นเล็ก แต่การบังคับควบคุมก็เฉียบคมและแม่นยำ ลองกดคันเร่งไล่รอบสูงก็พบกับเสียงเครื่องยนต์ที่เสนาะหูและได้อารมณ์สปอร์ตดีดๆ ตัวรถพุ่งไปข้างหน้าเร็วขึ้นเรื่อยๆ จนสุดทาง

เนื่องจากเป็นรถเตี้ยในช่วงหักหลบจึงใส่เข้าไปค่อนข้างหนัก เท่าที่รู้ว่ายังมีปัญญาควบคุมได้ แม้ครูฝึกจะบอกให้กดคันเร่งลงไปอีกก็ตาม และด้วยการเซตพวงมาลัยกับช่วงล่างที่ลงตัว ทำการหักหลบที่ความเร็วปานกลางเป็นเรื่องง่ายๆ เรียกกว่ารถช่วยคนขับได้มาก เหมาะกับ NEW ENTRY หรือมือใหม่หัดขับรถสปอร์ตอย่างผู้เขียนจริงๆ เสียอย่างเดียวเงินไม่พอซื้อ

BOXSTER 2.7 TIPTRONIC S

• แบบตัวถัง	โรดสเตอร์
• แบบเครื่องยนต์	6 สูบ DOHC 24 วาล์ว VarioCam Plus
• ความจุกระบอกสูบ	2,678 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	85.5 x 78 มม.
• อัตราส่วนการอัด	11.3:1
• กำลังสูงสุด	245 แรงม้า (BHP) ที่ 6,500 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	27.8 กก.-ม. ที่ 4,600-6,000 รอบ/นาที
• รอบตัก	7,300 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	ทิปทรอนิกส์ เอส 5 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง
• ระบบกันสะเทือนหน้า/หลัง	อิสระสปริงสตรัท
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ
• ขนาดจานเบรกหน้า/หลัง	298 x 24 / 299 x 20 มม.
• ขนาดล้อ-ยางหน้า/หลัง	6.5x17 นิ้ว 205/55ZR17 / 8x18 นิ้ว 235/40ZR18
• อัตราเร่ง 0-100 กม./ชม.	7.0 วินาที
• ความเร็วสูงสุด	251 กม./ชม.
• มิติตัวถัง ย x ก x ส	4,329 x 1,801 x 1,292 มม.
• ฐานล้อ	2,415 มม.
• ค่าสัมประสิทธิ์แรงเสียดทาน	0.29
• น้ำหนัก	1,365 กก.
• ความจุถังน้ำมัน	64 ลิตร
• อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย	9.9 กม./ลิตร
• ราคา	7,600,000 บาท

SPECIFICATIONS

911 TARGA 4S

กุมความประพาศด้วยอุปกรณ์ช่วย

• คันสุดท้ายเป็นพีใหญ่ 911 ตัวถึง 996 รุ่นทาการ์ 4เอส หลังคาแก้ว ขับเคลื่อน 4 ล้อ แม้เครื่องยนต์จะมีกำลังสูงสุดถึง 355 แรงม้า แต่ก็เป็นม้าสุภาพสไตล์ผู้ใหญ่ ไม่กระซากกระชั้น ส่วนหนึ่งเพราะถูกคุมความประพาศด้วยบรรดาอุปกรณ์ช่วยการทรงตัว

ในช่วงสาลอลมลองทั้งถอนคันเร่งและกระทกคันเร่งพร้อมกับหมุนพวงมาลัย รถก็ไม่มีทีท่าว่าจะบิดเป็เสีัยการทรงตัวแต่อย่างใด ยังข้องใจจึงไปลองอีกครั้งตอนหักหลบ โดยออกตัวช้าหน่อยแล้วค่อยไปเติมคันเร่งขณะหักหลบ ตัวรถก็ยังนิ่งสนิท

สอบถามครูฝึกซึ่งเป็นนักแข่งไทยชื่อดังตอบว่า ถ้าปิดระบบช่วยแล้วคนขับไม่ชำนาญ แค่ออกตัวแรงๆ รถก็หมุนแล้ว ดังนั้นถ้าใครซื้อไปขับแล้วอยากลองฝีมือ แนะนำให้ไปลองในสนามแข่งหรือที่ๆ จัดไว้ให้โดยเฉพาะ มาหมุนอยู่บนถนนสาธารณะจะดูไม่งาม



911 TARGA 4S

• แบบตัวถัง	คูเป้ 2+2 ที่นั่ง
• แบบเครื่องยนต์	6 สูบอนุ DOHC 24 วาล์ว VarioCam Plus
• ความจุกระบอกสูบ	3,596 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	96 x 82.8 มม.
• อัตราส่วนการอัด	11.8:1
• กำลังสูงสุด	355 แรงม้า (BHP) ที่ 6,600 รอบ/นาที
• แรอบิดสูงสุด	40.76 กก.-ม. ที่ 4,600 รอบ/นาที
• รอบถัก	7,300 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	เก็ปซอบ็อกซ์ เอส 5 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	4 ล้อ
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระสปริงสารัท
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระปลั๊กทิลด์ 5 จุดยึด
• ระบบเบรคหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ
• ขนาดจานเบรคหน้า/หลัง	330 x 34 / 330 x 28 มม.
• ขนาดล้อ-ยางหน้า/หลัง	8x19 นิ้ว 235/35ZR19 / 11x19 นิ้ว 305/30ZR19
• อัตราเร่ง 0-100 กม./ชม.	5.4 วินาที
• ความเร็วสูงสุด	280 กม./ชม.
• มิถตัวถัง ย x ก x ส	4,427 x 1,852 x 1,300 มม.
• ฐานล้อ	2,350 มม.
• ค่าสัมประสิทธิ์แรงเสีัยกตาม	0.30
• น้ำหนัก	1,575 กก.
• ความจุถังน้ำมัน	67 ลิตร
• อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย	8.4 กม./ลิตร
• ราคา	- - -



SPECIFICATIONS



911 GT3

แค่บังคับ...ไม่ได้ขับ

• ปิดท้ายด้วย 2 ความมั่นใจบนความเสียว ครูฝึกนำ 911 จีที3 ที่จอดโชว์ไว้มาให้สื่อมวลชนใจถึงได้ทดลองนั่ง งานนี้ผู้เขียนขอจองตัวเป็นคนดู เพราะไม่ค่อยถูกใจลากับความเร็วสูงจัด ๆ เท่าไรนัก

911 จีที3 ขับเส้นทางเดียวกับการฝึก แต่ใช้ความเร็วสูงกว่ามาก ในช่วงสาลลอมเห็นว่าท้ายรถบานออกหลายครั้ง แต่ไม่เกินเลยฝีมือของผู้ขับ มาทราบทีหลังว่าผู้ขับตั้งใจขับให้ท้ายบานเพิ่มความเสียว

อีกคันเป็นคาเยนน์ คราวนี้ซึ่งไม่ออกโดนเรียกไปนั่ง ไม่นั่นที่เจ้าหน้าที่จะบอกผู้เขียนก็คิดว่าเข็มขัดนิรภัยมาคาดเสร็จสรรพแม้จะนั่งบนเบาะหลัง ออกตัวอย่างแรงที่เดียวกับสาลลอม ใจยังหวียวๆ ว่าถ้าเข้าสาลลอมด้วยความเร็วขนาดนี้คงมีเสียว

เอาเข้าจริงครูฝึกขับตรงไปด้านซ้ายของกรวยโดยไม่อ้อมไป-มา สงสัยจะโชว์อัตราเร่งจึงถอนหายใจโล่งอก แต่ยังถอนไม่ทันสุดดีก็ต้องตกใจสุดขีด เพราะครูฝึกกระชากรถไปทางขวาของกรวยอย่างรวดเร็ว รถมืออาการทำบดพอสสมควร แถมนั่งมีหน้ามาบอกว่าเข้าแรงไปหน่อยท้ายเลยบดมากกว่าที่ตั้งใจ!

จบไปอย่างรวดเร็วสำหรับการขับพอร์ชทั้ง 4 รุ่น น่าเสียดายที่หลายความรู้สึกในการขับไม่อาจถ่ายทอดออกมาเป็นตัวอักษรได้ สรุปสั้น ๆ ได้ว่าแรง หนักแน่น และแม่นยำ ถ้าอยากได้แล้วมีเงินซื้อโดยไม่เดือดร้อน ก็ไม่ต้องรีรอ เลือกรุ่นที่ถูกใจแล้วเซ็นเช็คได้เลย

T D

PORSCHE 911 GT3

• แบบตัวถัง	คูเป้ 2 ที่นั่ง
• แบบเครื่องยนต์	6 สูบ DOHC 24 วาล์ว VarioCam
• ความจุกระบอกสูบ	3,601 ซีซี
• กระบอกสูบ x ช่วงชัก	100 x 76.4 มม.
• อัตราส่วนการอัด	12.0:1
• กำลังสูงสุด	415 แรงม้า (BHP) ที่ 7,600 รอบ/นาที
• แรงบิดสูงสุด	41.26 กก.-ม. ที่ 5,500 รอบ/นาที
• รอบตัก	8,400 รอบ/นาที
• ระบบส่งกำลัง	8 สสบน 6 จังหวะ
• ระบบขับเคลื่อน	ล้อหลัง
• ระบบกันสะเทือนหน้า	อิสระสปริงเสกตรัท
• ระบบกันสะเทือนหลัง	อิสระสปริงเสกตรัท 5 จุดยึด
• ระบบเบรกหน้า/หลัง	ดิสก์ 4 ล้อ
• ขนาดจานเบรกหน้า/หลัง	350 x 34 / 340 x 34 มม.
• ขนาดล้อ-ยางหน้า/หลัง	8.5x19 นิ้ว 235/35ZR19 / 12x19 นิ้ว 305/30ZR19
• อัตราเร่ง 0-100 กม./ชม.	4.3 วินาที
• ความเร็วสูงสุด	310 กม./ชม.
• มิติตัวถัง ย x ก x ส	4,445 x 1,808 x 1,280 มม.
• ฐานล้อ	2,355 มม.
• ค่าสัมประสิทธิ์แรงเสียดทาน	0.29
• น้ำหนัก	1,375 กก.
• ความจุถังน้ำมัน	90 ลิตร
• อัตราสิ้นเปลืองเฉลี่ย	7.8 กม./ลิตร
• ราคา	17,200,000 บาท